

AGFS Von-der-Leyen-Platz 1 47798 Krefeld

Landtag Nordrhein-Westfalen  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
17/4193**

A11

Arbeitsgemeinschaft fußgänger-  
und fahrradfreundlicher Städte,  
Gemeinden und Kreise  
in Nordrhein-Westfalen e.V.

Von-der-Leyen-Platz 1  
47798 Krefeld

Tel. 0 21 51/86 42 50  
Fax 0 21 51/86-43 65

www.agfs-nrw.de  
info@agfs-nrw.de

Twitter: AGFS\_NRW  
Facebook: agfsnrw

## Versand per E-Mail

Krefeld, 17.08.2021

## Gesetzentwürfe Fahrrad – Anhörung A11 – 25.08.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie erhalten beiliegend die AGFS-Stellungnahme zu den FaNaG-Gesetzentwürfen. Eine sehr ausführliche Abhandlung hatten wir bereits mit Datum vom 15.04.2021 im Rahmen der Verbände-Anhörung eingereicht, s. [www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de).

Wir sind überaus erfreut, dass beide Gesetzesentwürfe (Landesregierung / Bündnis90/Die Grünen) im Kernziel, den Modal-Split-Wert des Radverkehrs in NRW auf 25 % zu steigern, übereinstimmen. Insofern erwarten wir eine spannende Diskussion in Fragen der konkreten kommunalen Umsetzung, auf die wir uns als Vertreterin von nahezu 100 Mitgliedskommunen und -kreisen in NRW fokussiert haben. Wir freuen uns jedenfalls auf Ihre Fragen.

Mit freundlichen Grüßen



Dipl.-Ing. Christine Fuchs  
Vorstand der AGFS

## **Gesetzentwürfe Fahrrad – Anhörung A11 – 25.08.2021 – Stellungnahme AGFS**

### **AGFS-Stellungnahme zu den vorliegenden Gesetzentwürfen (Drucksache 17/13977 und Drucksache 17/14257) zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW)**

#### **1. Zum Verfahren**

Im Rahmen der Verbände-Anhörung hat die AGFS bereits mit Datum vom 15.04.2021 eine sehr ausführliche Stellungnahme zum FaNaG-Entwurf eingereicht. Diese war das Ergebnis sowohl eines AGFS-internen Dialogprozesses mit nahezu 100 Mitgliedskommunen und -kreisen der AGFS, als auch mit Vertreter\*innen der kommunalen Spitzenverbände (Städte- und Gemeindebund NRW und Deutscher Städtetag und auch Vertreter der Kreise).

Die nachfolgenden Ausführungen sind, mit Blick auf die parlamentarische Beratung, eine deutlich verkürzte – mehr thesenhafte – Fassung der oben genannten Stellungnahme.

Wir haben bewusst von einer gesonderten Betrachtung beider uns vorliegender Gesetzesentwürfe (Landesregierung / Bündnis90/Die Grünen) abgesehen. Die Struktur dieser ergänzenden AGFS-Stellungnahme basiert auf dem Gesetzesentwurf der Landesregierung. Das ist in der Tatsache begründet, dass die Stellungnahme der AGFS auf dem seinerzeit einzig vorliegenden Entwurf entwickelt und nun fortgeschrieben wurde. Beide Gesetzesentwürfe eint das Kernziel, den Radverkehr auf Landesebene auf 25 % am Modal-Split zu steigern. Die wesentlichen Unterschiede beziehen sich auf den Zeithorizont, die Handlungsfelder und die Eingriffstiefe der Maßnahmen.

Vielmehr haben wir uns auf Fragen der kommunalen Umsetzung fokussiert. Aus unserer Sicht entscheidet sich der Erfolg des FaNaG in der Fragestellung, inwieweit es gelingt, die NRW-Kommunen zu mobilisieren und durch die beschleunigte Realisierung einer nahmobilitätsfreundlichen Infrastruktur den Nahmobilitätsanteil mit Blick auf das Modal-Split-Ziel von 25 % im Radverkehr und auch auf 30 % im Fußverkehr signifikant zu steigern. Aus der Sicht der AGFS ist somit entscheidend, was im Zusammenwirken von Gesetz und begleitendem Aktionsplan möglich und mobilisiert wird.

Wir, die AGFS, begrüßen die aus der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad resultierende Gesetzesinitiativen, weil damit das Fahrrad als Verkehrsmittel die längst fällige fachliche und verkehrspolitische Wertschätzung erhält.

Als ausdrücklich positiv bewerten wir den Tatbestand, dass in den Gesetzentwürfen die von Aufbruch Fahrrad benannten Maßnahmen-Schwerpunkte sowie die Kernforderung, in NRW den Radverkehrsanteil auf 25 % zu steigern, aufgenommen wurden. Wir plädieren für eine verbindliche Strategie mit der Definition von Meilensteinen zur konkreten Umsetzung des FaNaG in Land und Kommune mit Blick auf das 25 %-Ziel. Hier gilt es, neben einem differenzierten Zeit-Maßnahmen-Programm für die Handlungsebene "Land" (Landesweites Radvorrangnetz und vieles mehr) ebenso eine klare Strategie für die Umsetzung in "Kommunen" zu entwickeln, aufeinander abzustimmen und beide Handlungsstränge zu synchronisieren. Diese lässt sich aus den nachfolgenden AGFS-Leitthesen und Kernforderungen der AGFS zum FaNaG ableiten.

Im Gesetzesentwurf fehlt unseres Erachtens eine klare Aussage in der Fragestellung, in welcher Form der notwendige Verkehrsraum für die Radverkehrsmengen (25 % Ziel) gewonnen werden sollen – wenn nicht über eine Reduktion des Kfz-Verkehrs und eine Neuorganisation des ruhenden Verkehrs – speziell des flächenintensiven Kfz-Parkens. Erklärtes Ziel ist immerhin eine mehr als Verdoppelung des Radverkehrs. In diesem Sinne widersprüchlich sind ebenfalls die Aussagen des FaNaG: „Flächen von außen nach innen zu planen...“ sowie „Verkehrsmittel sollen dabei nicht gegeneinander ausgespielt werden“. Es geht der AGFS nicht um das "Ausspielen" von Verkehrsmitteln. Wir favorisieren lokal angepasste Lösungen z.B. mit der Maßgabe zumindest bei zentralen Radvorrangrouten und Nahmobilitätsachsen den Radverkehr bzw. den Fußverkehr zu priorisieren, aber analog ebenso den Kfz-Verkehr im Zuge eines auszuweisenden Kfz-Vorbehaltsnetzes. Aussagen im FaNaG- Entwurf zu dieser Thematik und zum Parken wären sicherlich für die kommunale Praxis unerlässlich.

In diesem Zusammenhang weisen wir ausdrücklich auf die Schlüsselfunktion der Kommunen hin: Ein maßgebender Treiber für Aufbruch Fahrrad waren seinerzeit die bereits am heutigen Radverkehrsaufkommen gemessenen strukturellen und funktionalen Defizite in den kommunalen Radverkehrsinfrastrukturen bzw. die zögerliche Anlage und Ausgestaltung einer zukunftsfähigen, sicheren und bedarfsgerechten Infrastruktur. Insofern sind die hohen Erwartungen der Initiative – aber auch der AGFS – wenn es um die Wirkkraft des Gesetzes für die Kommunen geht, verständlich. Wohlwissend, dass ein Landesgesetz nicht die Planungshoheit der Kommunen außer Kraft setzen kann. Wenn jedoch die Kommunen eine ganz entscheidende Rolle für die Erreichung des 25 %-Ziels spielen, hätten wir uns deutlich mehr Raum und tragfähige Antworten für die kommunalen Erfordernisse im Gesetz gewünscht. Somit steht weiterhin die wichtige Frage im Raum: In welcher Form - planerisch, kommunikativ, förder technisch - kann das Land die Kommunen wirkungsvoll in der Förderung der Nahmobilität unterstützen? Umso wichtiger wird aus unserer Sicht der in Arbeit befindliche und das Gesetz begleitende Landes-Aktionsplan. Dieses wichtige Handlungs- und Planungsinstrument ergänzt und komplettiert das Gesetz.

Der Aktionsplan muss - so die Auffassung der AGFS - die dem FaNaG zugrundeliegende Vision, die damit verknüpften verkehrspolitischen Leitziele und die Position des Landes sowie die maßnahmenspezifischen Regelungen und Ausführungsbestimmungen beschreiben, veranschaulichen und begründen.

Darüber hinaus – und das ist die Kernaufgabe des Aktionsplans – überträgt und transformiert er das gesetzgeberische Regelwerk für die konkrete planerisch-baulich-kommunikative Umsetzung vor Ort. Zentrale Handlungsebenen sind dabei das Land NRW sowie die NRW-Kommunen.

## **2. Rolle und Funktion der AGFS im FaNaG**

Der Umsetzung in den Kommunen kommt eine besondere strategische Bedeutung zu. Zum einen wird sich die von Aufbruch Fahrrad geforderte Steigerung des Radverkehrs auf 25 % am Modal-Split-Wert für das Land NRW hauptsächlich in den Kommunen vollziehen müssen. Zum anderen kann die Regelungskompetenz des Gesetzes zwar nur bedingt auf die Planungshoheit der Kommunen einwirken, kann aber z.B. durch den beschleunigten Bau des landesweiten Radvorrangnetzes, der Radschnellverbindungen, der Entwicklung von Anreizsystemen und spezifischen Förderprogrammen einschließlich deren Fokussierung auf die Förderung der Nahmobilität eine hohe Aktivierung und Mobilisierung der kommunalen Akteure auslösen.

Wir freuen uns, dass die AGFS in beiden Gesetzentwürfen deutlich unterstützt wird. Die AGFS wird somit noch mehr als zuvor in die Lage versetzt, als Kompetenznetzwerk die Mitgliedskommunen in der Umsetzung aktiv zu unterstützen und viele Hilfestellungen zur Förderung der Nahmobilität zu bieten. Auch über die Mitgliedskommunen hinaus ist die AGFS ein Motor für bessere und sichere Nahmobilitätsinfrastruktur, bzw. -angebote vor Ort.

Die AGFS ist ein Kompetenznetzwerk für Nahmobilität. Der Erfahrungsaustausch innerhalb des Kompetenznetzwerks baut Fachexpertise in den Kommunen auf und sichert diese. Für die Aktivierung und Unterstützung der Kommunen werden Fachgrundlagen sowie Schulungs- und Fortbildungsformate erstellt, Erfahrungsaustausche, Fachveranstaltungen, Planerwerkstätten, Politikforen und eine Wissensplattform offeriert, Musterausschreibungen, Fact-Sheets und Fachbroschüren herausgegeben sowie vieles mehr.

Für Kommunen soll es daher erstrebenswert sein, Mitglied der AGFS zu sein. Die Erfüllung der Kriterien zur Aufnahme ist ein Impuls zur Entwicklung der Nahmobilität in den Bewerberkommunen. Die Weiterentwicklung wird über die Mitgliedschaft verstetigt. Als Hilfestellung sollen vertiefende Formate für die interessierte Kommunen entwickelt werden.

Die AGFS dient mit ihren Mitgliedern als Denk- und Ideenfabrik und ist der Motor der Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen. Das sichert Innovation und Weiterentwicklung der Nahmobilität im Land. Sie ist somit ein hervorragendes Bindeglied zwischen dem Land und den Kommunen.

### **3. AGFS-Leitthesen zur Förderung der Nahmobilität**

Die folgenden Leitthesen reflektieren – mit Bezug auf das FaNaG – unser Grundverständnis, unsere Überzeugung und Leitgedanken zur Nahmobilität in einem erweiterten Kontext, der sowohl städtebauliche, umwelttechnische und gesellschaftliche Aspekte als auch alle Verkehrsträger mit einbezieht.

#### **Nahmobilität ist der elementare Grundstock einer urbanen Mobilität**

- Unser Leitbild zielt auf eine gesunde, bewegte und durchgrünte Stadt, in der Nahmobilität Basismobilität ist. Eine Stadt mit einer qualitativ hochwertigen und bewegungsaktivierenden Infrastruktur, die adäquaten Raum für körperaktive Bewegung bietet und in der ein Großteil der persönlichen Alltags- und Freizeitwege zu Fuß und / oder mit dem Fahrrad abgewickelt werden. Unsere Zielmarke im Modal-Split ist, dass – vergleichbar mit niederländischen Städten – ca. 60 % der kommunalen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad sowie anderen Formen der Nahmobilität zurückgelegt werden. Diese Maßgabe entspricht in vollem Sinne dem zentralen 25 %-Leitziel des FaNaG.

#### **Der Fußverkehr hat eine besondere Bedeutung für Stadt und Mobilität**

- Der Fußverkehr ist bereits heute mit 22 % im Modal-Split die zweitstärkste Verkehrsart hinter dem Kfz-Verkehr. Kommunen müssen ein städtebaulich gesundes, begrüntes Umfeld mit adäquat dimensionierten und barrierefreien Fußverkehrsflächen, frei von Fremdparken und Hindernissen und eine nach Möglichkeit strikte Trennung von Rad- und Fußverkehr fördern. Wir sehen die Möglichkeit mit einer jeweils lokal angepassten Fußverkehrs-Strategie gleichsam neben dem Radverkehr, jedoch ungleich schneller und infrastrukturell deutlich weniger aufwendig, auch den Fußverkehr von derzeit 22 % auf ca. 30 % zu steigern.

### **Der Radverkehr ist das Verkehrsmittel für die Zukunft der Mobilität**

- Kommunen müssen neben einer rein quantitativen Ausweitung ihrer Radinfrastruktur die Qualität dieser in den Fokus rücken, wozu eine Umsetzung von zusammenhängenden und durchgängig befahrbaren Netzen für den Radverkehr zu jeder Jahreszeit mit schnellen Achsen und Non-Stop-Verbindungen gehören.

### **Es muss die Chancengleichheit der Verkehrsmittel gewährleistet sein**

- Kommunen müssen für die Schaffung der Chancengleichheit der Verkehrsmittel für die Nahmobilität eine zu den anderen Verkehrsträgern wirklich adäquate, sichere und zur Bewegung einladende Infrastruktur herstellen. Erst die Herstellung von Chancengleichheit hinsichtlich der infrastrukturellen Bedingungen ermöglicht die freie Wahl der Verkehrsmittel und trägt gleichsam dazu bei, den Rad- bzw. Fußverkehr signifikant zu steigern.

### **Die „Vision Zero“ ist durch eine Stärkung der Nahmobilität erreichbar**

- Kommunen müssen zur Erreichung des Ziels „Vision Zero“ die Planung und Gestaltung der verkehrlichen Infrastruktur neu denken, so dass die (Verkehrs-)Sicherheit in sämtlichen Überlegungen gegenüber der Leistungsfähigkeit des (Kfz-)Verkehrs immer Vorrang hat.

### **Der Schlüsselfaktor für Stadt und Mobilität ist die Neuorganisation des Parkens**

- Kommunen müssen überall dort, wo der ruhenden (Kfz-)Verkehr eine Nutzungseinschränkung für die Nahmobilität darstellt, den ruhenden (Kfz-)Verkehr partiell in andere Parkieranlagen verlagern. Weitere Erfordernisse sind durch die Themen Klimawandel / Klimaanpassung, durch die Notwendigkeit einer flächenhaften Entsiegelung in Stadträumen gegeben.

### **Nahmobilität muss in Achsen gedacht werden**

- Kommunen müssen aus funktionellen Gründen (Leistungsfähigkeit, Komfort, Schnelligkeit, ...) und Gründen des Klimaschutzes (grüne und blaue Infrastruktur) das Konzept der Achsenbildung für den Rad- und Fußverkehr konsequent umsetzen.

### **Gesundheit und Klimawandel sind Leitmotive und zugleich Maxime für eine zukunftsfähige Stadt und Mobilität**

- Damit unsere Städte zu grünen, gesunden, vitalen und bewegten Lebensräumen werden, müssen Gesundheit, Bewegung, Natur und Klimaschutz in einen neuen Zusammenhang gestellt und zur Maxime der Stadt- und Mobilitätsplanung werden.

### **Nahmobilität muss weitergedacht werden**

- Der Technologiewandel (neue Verkehrsmittel, Antriebsformen, etc.), ein neues, erweitertes Klima- und Gesundheitsverständnis, die Integration von Stadt und Mobilität und vieles mehr erfordern ein neues, ganzheitliches Planungsdenken. Nahmobilität darf nicht länger isoliert betrachtet werden. Des Weiteren muss Nahmobilität in einen umfassenden Lösungsvorschlag eingebunden werden, der sowohl alle klassischen Verkehrsträger mit einbezieht als auch neue Mobilitätsformen und Dienstleistungen integriert und multimodal organisiert.

## 4. Resümee

Zentrale Handlungsebenen für die Umsetzung des FaNaGs sind das Land NRW sowie die NRW-Kommunen. Den Kommunen kommt dabei eine besondere strategische Bedeutung zu. Alleine schon, weil sich die avisierte Steigerung des Radverkehrs auf 25 % sowie die von der AGFS zusätzlich geforderte Erhöhung des Fußverkehrs auf 30 % hauptsächlich in den Kommunen vollziehen muss. Um den Grundanspruch des FaNaGs einzulösen, ist es erforderlich, alle 396 Städte und Gemeinden sowie 31 Kreise in NRW zu aktivieren. Deshalb muss aus Sicht der AGFS zeitgleich auf Landesebene und in den Kommunen eine breit angelegte und mehrstufige Informations-, Aktivierungs-, Planungs- und Umsetzungsoffensive zum FaNaG – strategisch und operativ abgestimmt – erfolgen.

Hierbei geht es nicht nur um die Festlegung von Ausbaustufen des landesweiten Radvorrangnetzes, der Verknüpfung mit den kommunalen Netzen, die Ausgestaltung regionaler Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern, sondern gerade auch um die Vermittlung von innovativem Planungswissen in die Kommunen, dem Aufzeigen einer motivierenden Förderperspektive, der aktiven Einbindung wichtiger kommunaler Akteure in Politik und Verwaltung und nicht zuletzt in der direkten, unterstützenden Mitwirkung der Kommunalverbände Städte- und Gemeindebund NRW, Deutscher Städtetag und Landkreistag. Darüber hinaus ist auch der ADFC als wichtiger Kooperationspartner der AGFS zu nennen.

Eine besondere Ansprache und konzeptionelle Unterstützung ist bei den sogenannten Einsteigerkommunen erforderlich. Hiermit sind vorzugsweise ländliche Kommunen gemeint, die gerne in Nahmobilität investieren wollen, aber aus diversen Gründen (Personalmangel, fehlendes Planungswissen, etc.) nicht können. Für diese Kommunen bedarf es eines gezielten Angebots einer konzeptionell-planerischen Unterstützung. Die AGFS hat hierzu bereits ein Arbeitsmodul entwickelt, das derzeit in zwei Kommunen erprobt wird.

Der Erfolg des FaNaG entscheidet sich in der Fragestellung, inwieweit es gelingt, die NRW-Städte zu mobilisieren und durch die beschleunigte Realisierung einer nahmobilitätsfreundlichen Infrastruktur die Nahmobilität mit Blick auf die Modal-Split-Ziele von 25 % im Radverkehr und 30 % im Fußverkehr signifikant zu steigern. Insofern kommt dem Aktionsplan für die Umsetzung des FaNaG die entscheidende Bedeutung zu.

Der das FaNaG begleitende Aktionsplan überträgt und transformiert das gesetzgeberische Regelwerk für die konkrete planerisch-bauliche-kommunikative Umsetzung vor Ort. Für diese umfangreiche Aufgabe hat die AGFS, als Leitmedium für Nahmobilität, bereits unterschiedliche Beratungs-, Planungs- und Kommunikationsformate entwickelt, die wirkungsvoll bei der Transformation in den Kommunen eingesetzt werden können. Die AGFS ist als Kooperationspartner des Landes bereit, bei der Umsetzung des FaNaGs in den Kommunen eine zentrale Rolle zu übernehmen.

Daher sind in dem Gesetz und einem begleitenden Aktionsplan folgende Schwerpunkt-Maßnahmen und maßgebliche Förder-, Anreiz- und Unterstützungsformate für Kommunen zu schaffen und die vom Land unterstützen kommunalen Netzwerke zu nutzen:

- Schulungs- und Fortbildungsmöglichkeiten für Kommunen, Wissensvermittlung,
- Planungsbeschleunigung/-vereinfachung bzw. Prozessverschlankeung,
- Raumgewinn durch Neuorganisation Parken,
- Vereinfachung der kommunalen Förderung und Reduzierung der kommunalen Eigenmittel,
- Einrichtung von regionalen AGFS-Fachplattformen,
- Umsetzung der AGFS-Fußverkehrsstrategie,
- Fußverkehr in Kommunen verankern,
- Förderung themenspezifischer Modellstädte und Unterstützung von Innovationskommunen,
- Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW,
- Entwicklung von Kompetenzzentren,
- Fachkräfteakquise,
- Zukunftsorientierte Anpassung der Planungsparameter für Radverkehrsanlagen,
- Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum um Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsarten,
- Die langjährige Zweckbindung für bestehende Baumaßnahmen sollte dann aufgehoben werden, wenn eine qualitative Nachbesserung, Nachrüstung, Erweiterung u.a. hinsichtlich der Nahmobilitäts-Steigerung und -Qualität oder der Verkehrssicherheit erfolgen soll,
- Förderung von Innovationskommunen bei der Durchführung von Modellversuchen, bei der Umsetzung von Reallaboren und der Errichtung von Provisorien,
- Unterstützung bei der Zusammenarbeit von Planung, Polizei und STVO Behörden auf kommunaler Ebene,
- Kommunen muss es überlassen sein, eine Übernutzung des Raums durch E-Scooter, E-Roller, Sharing- / Leihfahrräder u.a. Verkehrsmittel wirkungsvoll zu unterbinden,

- Kommunikationsformate für Kommunen, Bürgerschaft und Kommunalpolitik,
- Übernahme des Kostenanteils KAG für Grundstücksanlieger\*innen bei Maßnahmen der Nahmobilität.

gez.  
Christine Fuchs  
Vorstand AGFS e.V.

17.08.2021